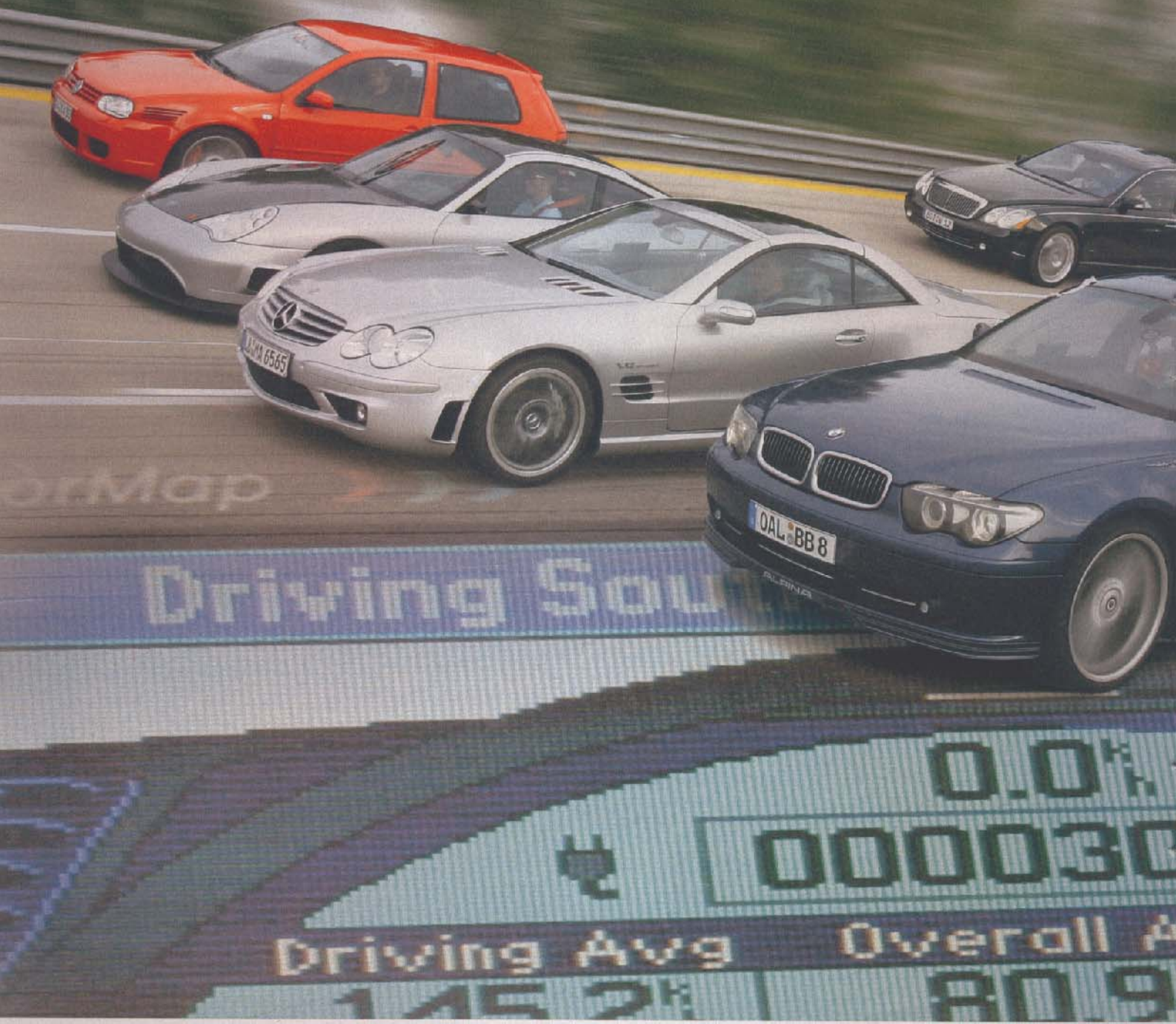


Gruppenfahrt mit Tempo: Golf R32 HGP Biturbo, Porsche 9ff, Mercedes SL 65 AMG, Alpina B7, Brabus Maybach, Audi R56 MTM Clubsport, Audi A8 MTM K500 auf der überhöhten Nardo-Bahn



Kreisverkehr

Zwei Kleinserienhersteller und fünf Tuning-Autos beweisen, dass Geschwindigkeiten über 300 km/h beherrschbar sind.



Wie lange dauert eigentlich die Ewigkeit? – In Nardo exakt eine Runde, und die ist 12,5 Kilometer lang. Nirgendwo sonst auf dieser Erde gibt es bessere Bedingungen, hohe Geschwindigkeiten zu fahren, als auf dieser endlosen Kreisbahn im süditalienischen Apulien, in Reichweite des Golfes von Tarent. Dort, wo der Absatz des italienischen Stiefels am schnellsten ist.

Auf der Anlage der Prototipo Spa testet die Automobilindustrie rund um die Uhr – mit einer Ausnahme. Wenn auto motor und sport zum Hochgeschwindigkeitsturnier bittet, verschwinden die Prototypen in den Werksgaragen, deren Rolläden dann von Samstag früh bis Montag morgen dicht bleiben.

Diesmal traten hier die Kleinserien-Hersteller Alpina und AMG genauso zum Sturm auf die 300-km/h-Barriere an wie die Tuningbetriebe Brabus, HGP, MTM und 9ff. Limousinen wie Alpina B7, Brabus Maybach und MTM A8, der Kombi MTM RS6 Clubsport sowie der HGP Golf R32 Biturbo wollten beweisen, dass Tempi jenseits der 300 km/h ebenso ihr Metier sind wie das der Sportwagen Mercedes SL 65 AMG und Porsche 9ff9F V-400.

Die Mercedes-Highspeed-Tochter AMG hatte des freien Auslaufs in Süditalien zuliebe auf jede Art von Zügel verzichtet. Ein serienmäßiger SL 65 fährt seine Passagiere ja bereits bei Tempo 250 km/h gegen die Elektronik-Barriere eines Tempobegrenzers, bietet aber für die eilige Express-Kundschaft auch eine 300-km/h-Version an, die allerdings peinlich genau bei echten 297 km/h abregelt.

Am späten Abend, nach Einbruch der Dunkelheit, soll ein





MERCEDES SL 65 AMG



Der offene V12-Biturbo bleibt bis Tempo 338 km/h ein echter Mercedes. Das Fahrverhalten ist auch bei Höchstgeschwindigkeit Vertrauen erweckend und sicher, geprägt durch ordentliche Spurtreue. Auf leichte Lenkkorrekturen reagiert der SL 65 auch bei über 300 km/h wohltuend gelassen. Weder Nervosität noch Windgeräusche irritieren den Fahrer



ALPINA B7



Dank Alpina-Dressing fährt sich auch eine Limousine vom Schläge eines BMW Siebener direkt und spontan. Das ausgewogene Fahrverhalten wirkt sogar ziemlich sportlich



für alle Mal die Frage beantwortet werden, wie schnell ein 612 PS starker Mercedes SL 65 AMG sein könnte, wenn er dürfte. Die Schnapszahl 333 km/h entpuppt sich aber nur als Wegweiser, denn der Drehzahlmesser verspricht noch mehr.

Vor dem zweiten Run am nächsten Morgen justiert Technikpartner Pirelli subtil den Luftdruck und reicht 0,5 bar mehr Luftdruck, um die Schnelllauf Eigenschaften zu fördern. Prompt reagierte der SL 65 AMG mit der höchsten Höchstgeschwindigkeit eines Mercedes überhaupt: 338 km/h, locker, gleich in der allerersten Runde, quasi aus der Box, aber mit dem schönsten Ambiente, das Nardo um diese Jahreszeit zu bieten hat, nämlich in die aufgehende Sonne.

Nächster Freiwilliger ist der Brabus Maybach SV12 in der Kurzversion, 640 PS stark, offiziell über 300 km/h schnell, aber auch 2,7 Tonnen schwer. Dementsprechend fährt der Brabus Maybach nicht einfach los, nein, er gewinnt unten die offene See, zieht auf die oberste der vier Fahrspuren, die eine Überhöhung von sieben Grad aufweist.

Dann zischt er ab wie eine Roulettekugel, hängt schwer und mächtig unter der Leitplanke und verschwindet. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwas über 300 km/h dauert eine Runde so lange wie die Ewigkeit, zwei Minuten und 25 Sekunden. Für die auto motor und sport-Truppe hinter den Leitplanken schleppen sich die Sekunden dahin wie Lastwagenkolonnen an einer Autobahnsteigung.

Der Brabus Maybach schießt endlich heran, majestätisch, zieht vorbei wie die QE II mit Raketenantrieb. Nach zwei fliegenden Runden lässt Brabus-Techniker Jörg Gander, standesgemäß im feinen Zwirn des feuerfesten Overalls und mit einer Bowler-Hut-Kopfbedeckung im Vollvisier-Design unterwegs, den schweren Wagen ausrollen. Das GPS-unterstützte Data-recording-System 2D weist für die erste Runde eine Höchstgeschwindigkeit von 313 km/h und für die zweite Runde 314 km/h aus. Trockener Kommentar des Piloten: „Entweder es funktioniert auf Anhieb oder gar nicht. Nach der ersten Runde habe ich gewusst, es geht noch was.“

Da will die bayerische Fraktion um Burkard Bovensiepen nicht zurückstehen. Die Alpina B7-Limousine wird von einem V8-Motor angetrieben. Reichen 4,4 Liter Hubraum, ein als Radialverdichter angelegter mechanischer Kompressor und runde 500 PS, um die 300-km/h-Schallmauer zu knacken? Andy Bovensiepen, ehemaliger DTM-Rennfahrer und schneller Sohn des Hauses, weiß das Leer- als Leichtgewicht auf seiner Seite, schlanke 1970 Kilogramm.

Bovensiepen holt sich letzte Tipps von Testchef Otto Hofmayer, der in Nardo seit 25 Jahren Hausherrenrechte entlang der Leitplanke genießt. Dann kitzelt der Juniorchef von Alpina 311 km/h aus dem B7 und presst nebenbei die Werksangaben für den Sprint von null auf 100 km/h auf ein neues Minimum, das durchaus als Maximum gelten darf: 4,8 Sekunden.

Neben den Prestigemodellen der Premiummarken wirkt ein VW Golf IV selbst in der heißen R32-Version bürgerlich brav. Dabei verkörpert ausgerechnet der kleinste Teilnehmer im Feld mit seinem grellroten Make-up mehr Understatement als die Li-



BRABUS MAYBACH



Selbst mit eingeschalteter Außenbeleuchtung im Schweller rennt der Brabus 314 km/h, und dabei könnten die Fondpassagiere DVD sehen, Champagner trinken oder via 80-Gigabyte-PC im Internet surfen



PORSCHE 9FF 9F-V400



Ein Lenkrad zum Knutschen, eine Augenweite von Boxer und bei der allerersten Ausfahrt schon 334 km/h – da ist im 843-PS-Porsche eine Tachoskala bis 400 km/h gar nicht mal übertrieben

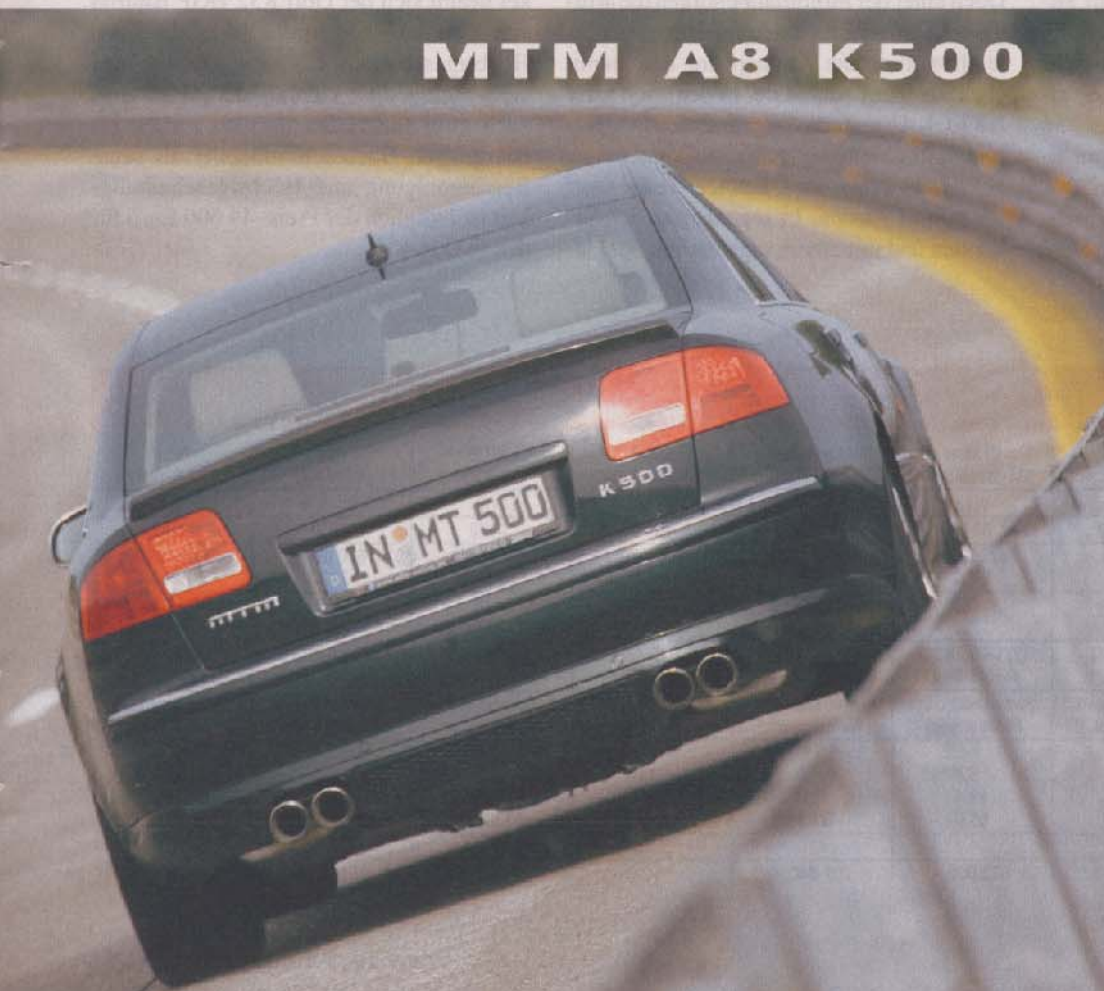




Der Check vor dem
Pirelli-Renntrans-
porter offenbart
beim VW Golf Spit-
zenwerte und
-technik. Ein Tempo
von 321 km/h wird
sogar ohne aero-
dynamische Anbau-
teile erreicht



GOLF R32 HGP BITURBO



MTM A8 K500



Außen ein V8 mit schmuckem
Kompressor, im Innenraum ein
elegantes Wurzelholz-Furnier,
dazu Heck- und Frontspoiler aus
Kohlefaserverbund und spe-
zielle Getriebeabstimmung





MTM RS6



Beim Sprint von null auf 100 km/h in vier Sekunden raucht der RS6 Clubsport aus allen Öffnungen. Überrollkäfig, Hosenträger und Feuerlöscher verwandeln den MTM Audi in einen zweisitzigen Kombi



mousinen, Sportwagen und Kombis in Silbermetallic und dunklen, gedeckten Farben. Wo bitte, fragt man sich, soll Tuner HGP Turbonachrüstung aus Ohmden hier auf einer Grundfläche von 4,15 x 1,73 Meter 556 PS Leistung und 710 Newtonmeter maximales Drehmoment versteckt haben? Der Motorraum ist vollgepfert wie ein Ferienflieger nach Mallorca und fast ebenso blau.

Doch unter der Motorhaube sorgen die armdicken Schlauchverbindungen für eine kühle, fast klinische Atmosphäre und damit eben für jenes Ambiente, in dem sich zwei KKK04-Abgasturbolader und eine Doppel-Ladeluftkühlung voll entfalten können.

Als es ernst wird, kennen weder Golf noch Pilot Pardon. In sagenhaften 3,7 Sekunden und mit einem sagenhaften Spektakel

beamt sich der Golf R32 HGP Biturbo von null auf 100 km/h. Mit 321 km/h Höchstgeschwindigkeit am Display des GPS-Messgeräts kommt der HGP-Golf nach zwei fliegenden Runden zurück ins Fahrerlager. Noch sensationeller als seine Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit ist lediglich der Preis: 44 600 Euro für den Tuning-Kit. ▶

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Alpina B7	Brabus Maybach SV12	Mercedes SL 65 AMG	MTM RS6 Clubsport	MTM AB K500	9ff 9F-V400	HGP R32 Biturbo
Motorbauart/Zylinderzahl		V/8	V/12	V/12	V/8	V/8	Boxer/6	V/6
Hubraum	cm ³	4398	6233	5890	4172	4172	3824	3189
Leistung	kW (PS)	368 (500)	471 (640)	450 (612)	419 (570)	368 (500)	620 (843)	409 (556)
	bei 1/min	5500	5300	5950	5880	6070	7300	6700
Max. Drehmoment	Nm	700	1026	1000	750	620	920	710
	bei 1/min	4250	1750	2000	3160	3900	5700	3860
Bereifung	vorn	245/35 ZR 21	275/40 ZR 21	255/35 ZR 19	295/30 ZR 19	295/30 ZR 19	225/40 ZR 19	235/35 ZR 19
	hinten	285/30 ZR 21	315/35 ZR 21	285/30 ZR 19	295/30 ZR 19	295/30 ZR 19	265/30 ZR 19	235/35 ZR 19
Antriebsart		Hinterradantrieb Sechsgangaut.	Hinterradantrieb Fünfgangaut.	Hinterradantrieb Fünfgangaut.	Allradantrieb Sechsganggetr.	Allradantrieb Sechsgangaut.	Hinterradantrieb Sechsganggetr.	Allradantrieb Sechsganggetr.
Beschleunigung								
	0 - 100 km/h	s	4,8	5,4	3,9	4,0	-	3,7
	0 - 200 km/h	s	15,5	19,4	12,0	13,7	-	11,3
0 - 300 km/h	s	62,8	65,6	31,9	56,7	55,1 (280 km/h)	-	37,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	311	314	338	313	297	334	321
Preis	Euro	111 000,-	622 000,-	201 840,-	-	120 997,-	461 680,-	77 200,-



Technikpartner Piorelli kam mit Renntransporter, Wohnwagen und perfektem Service für die Reifen

Deutlich martialischer ist der Audi RS6 Clubsport der Firma MTM, Motorentechnik Mayer aus Wettstetten bei Ingolstadt. Ein Überrollkäfig hinter den Vordersitzen, Hosenträgergurte und die Warnung „Keine Airbags. Bitte anschnallen“ signalisieren, dass der Kombi nicht fürs Handwerk gedacht ist, sondern für Fußwerker, die auf durchgedrückte Gaspedale spezialisiert sind. Der 4,2-Liter-V8 wird von zwei Abgasturboladern flankiert, die die Leistung

auf 570 PS und das maximale Drehmoment auf 750 Newtonmeter heben. Wie im Motor- und Clubsport üblich, wird nicht über eine Wandlerautomatik chauffiert, sondern mittels Sechsgang-Schaltgetriebe.

MTM ist einer jener Tuningbetriebe mit dem Qualitätszertifikat „Hier fährt der Chef noch selber“. Nach den üblichen vier Runden Nardo – eine Einfahrrunde, zwei fliegende Runden und eine Ausfahrrunde – hat Roland Mayers Gesicht die Farbe seines

feuerfesten roten Overalls angenommen, aber der RS6 auch eine Höchstgeschwindigkeit von 313 km/h erreicht.

Da müsste doch auch für den MTM A8 K500, Wettstettens Antwort auf den S8, einiges drin sein. Der 4,2-Liter-V8 legt dank mechanischem Kompressor auf 500 PS Leistung und 620 Newtonmeter Drehmoment zu. Als Höchstgeschwindigkeit wird offiziell 300 km/h elektronisch abgeleitet angegeben, und daran hält sich der MTM A8 bei Tag und Nacht, Sonne und Wolken, unterschiedlichen Felgengrößen und diversen Außenspiegel-Konfigurationen. Mayers Gesicht wurde röter und röter, doch sein A8 hielt 297 km/h Spitze wie eine Bank, weil ein elektronischer Geheimpolizist wegen zu hoher Ladeluft-Temperaturen einfach abregelte.

Blaß dagegen blieb Jan Fatthauers 9ff. Der Porsche-Umbau 9F-V400 demonstriert mit kühner Heckspoiler- und Außenspiegeloptik sein Stadium als Entwicklungsprototyp, der erst zwei Tage vor den Testfahrten in Nardo fertig geworden war. Immerhin schaffte der 843 PS starke 3,8-Liter-Sechszylinder-Biturbo-Boxer mit 920 Newtonmeter maximalem Drehmoment locker eine Spitze von 334 km/h, bevor das Heckspoiler-Gebinde wegsackte und die Motorelektronik beim Sprintversuch null auf 300 km/h nonchalant ins Notprogramm wechselte.

Tempo 300, bis vor wenigen Jahren eine fiktive Schallmauer, ist für moderne, leistungsstarke High-Tech-Automobile also wahrlich keine Hexerei mehr – sofern es die Elektronik erlaubt und die Reifen dafür freigegeben sind.

Text: **Eckhard Eybl**
Fotos: **Hans-Dieter Seufert**

SERIE: FERRARI VOR PORSCHE

Testjahr	Marke	Typ	Leistung (PS)	V _{max} (km/h)
2004	Ferrari	Enzo	660	355
1988	Porsche	959	515	339
2004	Mercedes	SL 65 AMG	612	338
2004	Mercedes	SLR McLaren	626	334
2004	Porsche	Carrera GT	612	334
2004	Lamborghini	Murciélago	580	330
2001	Mercedes	SL 55 AMG	476	325
2004	Bentley	Continental GT	560	323
1988	Ferrari	F40	479	321
2000	Lamborghini	Diablo 6.0	550	321
2001	Aston Martin	Vanquish	460	316
2001	Porsche	996 GT2	462	315
2004	BMW Alpina	B7	500	311

TUNER: MTM VOR RUF

Testjahr	Marke	Typ	Leistung (PS)	V _{max} (km/h)
2003	MTM Audi	Bimoto	850	374
2002	Ruf Porsche	R Turbo	520	351
2003	Tech Art Porsche	GT Street	646	335
2003	Brabus Mercedes	SL 600 V12	640	327
2004	HGP Golf	R32 Biturbo	556	321
2004	Brabus Maybach	SV12	640	314